**Východočeský aeroklub Pardubice z.s.**

**letiště Podhořany, Nový Dvůr, 137**

**538 03 Heřmanův městec**

**SMĚRNICE** **PRO** **LÉTÁNÍ**

**NA** **SVAHU** **ŽELEZNÝCH** **HOR**

(bezmotorové létání)

Letištní řád letiště Podhořany - Příloha S1

**1. Obecné údaje**

 Pro svahové létání v zóně ATZ letiště Podhořany (LKPN, ARP ELEV 381 m / 1 250 ft) se využívá střední - nejvyšší část strmého úpatí Železných hor. Směrnice je vypracována v souladu s L2, Doplněk P, odst. 5. Její nedílnou součástí je mapa svahového prostoru se zakreslením všech skutečností potřebných pro letový provoz. Létání je povoleno pouze při oboustranném rádiovém spojení se službou Podhořany RADIO a koordinaci se službou ŘLP LKCV. Při jeho přerušení je pilot povinen neprodleně přistát.

**2. Popis svahového prostoru a pravidla létání**

**2.1.** Délka základního prostoru je dána vzdáleností otočných bodů 1 a 2 a činí 2600 m, viz mapa. Šířka prostoru je stanovena na 500 m od hřebene na návětrné straně svahu. Výška prostoru svahového létání je stanovena na 400 m nad nejvyšším bodem tohoto prostoru, tzn. do 966 m AMSL (3.170 ft), 585 m (1.920 ft) AAL LKPN.

**2.2.** Ve vymezeném základním prostoru před svahem se kluzáky pohybují mezi otočnými body 1 a 2 viz mapa.

 **bod 1 -** lesní průsek na úrovni severního okraje osady Zbyslavec

 **bod 2 -** zřícenina hradu Lichnice, kóta 499.9 m AMSL

V případě příznivých meteorologických podmínek, především směru a síly větru, je možno využívat celou délku svahu, tedy na jihu až k obci Podmoklany a na severu až k úrovni silnice č. 2 z Přelouče do Kutné Hory u obce Bernardov. Obojí až po koordinaci se službou Podhořany RADIO, která zajišťuje povolení od služby ŘLP letiště Čáslav, Pardubice formou aktivace prostorů TRA GA

**2.3.** Kluzáky musí letět v bezpečné vzdálenosti od svahu a v bezpečné výšce.

**2.4.** Kluzáky musí létat podél svahu a zatáčky provádět vždy směrem od svahu.

**2.5.** Pilot letící se svahem po pravé ruce má přednost před pilotem se svahem po levé ruce. Kluzáky musí udržovat bezpečné rozestupy. Přibližují-li se dva kluzáky čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, musí se kluzák se svahem po levé ruce vyhnout změnou kurzu doprava.

**2.6.** Pilot rychleji letícího kluzáku musí předlétávat pomalejší kluzák vždy tak, aby předlétávající byl dál od svahu, než předlétávaný. Při předlétávání má přednost předlétávaný kluzák.

**2.7.**  Létá-li na svahu více kluzáků, doporučuje se točit zpětnou zatáčku tehdy, je-li vzadu letící kluzák bezpečně vzdálen, ke kontrole a informaci využít i radiospojení.

**2.8.** Maximální počet kluzáků létajících současně na základním svahu mezi body 1 a 2 může být 12. Na celé délce svahu Sloupno – Bernardov je ověřen bezpečný současný provoz 40 kluzáků.

**2.9.** Termické létání je ve vymezeném prostoru svahového létání zakázáno. Navázat do termiky a prostor opustit může pouze kluzák, který má vůči ostatním bezpečný rozestup. Do termiky se navazuje zásadně zatáčkou od svahu.

**2.10. Zalétávat za hřeben svahu do závětří je přísně zakázáno!**

**3. Směr a rychlost větru**

**3.1.** Při létání na svahu jsou piloti kluzáků povinni nepřetržitě sledovat vítr. Směr i síla se kontroluje podle kouře z komínů prachovické cementárny, vodní hladiny rybníka u Ronova n. D. a lesního porostu na svahu. Tuto kontrolu musí piloti provádět již v průběhu přiblížení ke svahu. Hodnoty větru lze konzultovat se službou Podhořany RADIO.

**4. Náhlá změna povětrnostních podmínek**

**4.1.** Nejčastější příčinou změny směru a síly větru jsou přeháňky, místní bouřky nebo přechod frontální poruchy. Před jejich příchodem vítr většinou zesílí a kluzáky dosahují větší výšku. To vede k ochabování pozornosti pilotů a k podceňování rychlosti změn i nebezpečnosti povětrnostních jevů.

**4.2.** Zpravidla však po zesílení větru, dochází k jeho stáčení k severu a z původního příznivého nafukování svahu se směr proudění mění téměř na rovnoběžný se svahem a návrat k letišti se stává z jižní části svahu problematickým. Protivítr, snížená dohlednost v přeháňkách, zhoršená klouzavost s mokrými křídly a nezřídka náhle utvořená oblačnost typu Fs, Fc v úrovni svahu mohou zapříčinit přistání v terénu za nebezpečných okolností.

**4.3.** Proto všichni piloti létající nad svahem jsou žádáni v zájmu bezpečnosti neustále hodnotit celkový vývoj počasí, včas přerušit let, vrátit se k letišti a bezpečně přistát! Dodržení tohoto ustanovení je zvlášť nutné za situace, kdy na svahu létá více kluzáků a přibližuje se přeháňka od W - NW, která nejdříve snižuje dohlednost v prostoru letiště a potom vyvolává silnou turbulenci a klesavé proudy v prostoru letiště i svahu.

**5. Nouzové plochy pro přistání v terénu**

**5.1.** Pro létání na svahu je povinností každého pilota znát všechny plochy vhodné pro nouzové přistání pro případ, že návrat k letišti by nebyl zcela bezpečný. Tyto plochy vyhlédne a zhodnotí již při příletu nad svah a v průběhu prvních průletů mezi otočnými body.

**5.2.** Pro přistání v terénu volit plochy poblíž silnice Třemošnice - Ronov n. D. - Podhořany, viz mapa. V tomto prostoru jsou dostatečně rovné a veliké plochy, zvlášť v prostoru Ronov n. Doubravou.

**5.3. Je přísně zakázáno přistávat za hřeben svahu, kde je silný závětrný rotor a dále v prostoru obcí Lhůty-Závratec, kde je terén velmi členitý.**

**6. Nouzové postupy pro přiblížení k letišti a přistávání**

**6.1.** Klesne-li výška kluzáku s výkony na úrovni typu L13 v prostoru hlavního svahu u bodu 2) - Lichnice nebo jeho okolí na 700 m (2.300 ft) AMSL, což je 319 m (1.047 ft) AAL LKPN a variometr udává klesání nebo nulové opadání, volí pilot návrat k letišti následujícím postupem:

 a) pokračuje dále letem po svahu k otočnému bodu 1) vhodnou rychlostí (vliv větru, turbulence) a dále ve směru na obec Bílý Kámen. Má již podle bodů 5.1. a 5.2. zhodnoceny vhodné plochy pro přistání v terénu pro případ náhlé ztráty výšky zvětšeným klesáním.

 b) při dosažení osady Bílý Kámen ve výšce minimálně 600 m (1.970 ft) AMSL, což je 219 m (719 ft) AAL LKPN, zařadí se do 2. okruhové zatáčky levého okruhu dráhy 25 a přistane na tuto dráhu. Přibližuje-li se k letišti najednou více kluzáků, přistávají první kluzáky jako delší.

 c) při dosažení osady Bílý Kámen ve výšce 540-490 m (1.770-1.600 ft) AMSL, což je 159-109 m (522-358 ft) AAL LKPN, odbočí pilot doprava a potom mírnou levou zatáčkou provede přiblížení a přistání na dráhu 31. Přistává jako kratší, aby nepřejel křížení s dráhou 25.

 d) má-li kluzák v prostoru osady Bílý Kámen výšku menší jak 490 m (1.600 ft) AMSL, což je 109 m (358 ft)AAL LKPN, je též možné přistání na pole jihovýchodně nebo severovýchodně od osady.

 e) nedosáhne-li pilot kluzáku osady Bílý Kámen a má výšku již jen 490 m (1.600 ft) AMSL, což je 109 m (358 ft) AAL LKPN, provede zatáčku od svahu a přistane na zvolenou plochu pod svahem mezi obcemi Podhořany - Lipovec - Ronov n. D. Tyto plochy jsou o cca 150 m (492 ft) níže než úroveň letiště a skýtají tedy dostatečnou výškovou i časovou rezervu pro bezpečné přiblížení a přistání.

 **f) je přísně zakázáno po dosažení osady Bílý Kámen v malé výšce pokračovat dále letem podél svahu a přistávat pravou zatáčkou po větru na dráhu 07!!**

**7. Start navijákem a odlet na svah**

**7.1.** Po 1. okruhové zatáčce, kontrole vypnutí lana a opětovném vybočení proti větru při minimální výšce 650 m (1.800 ft) AMSL, což je 269 m (883 ft) AAL LKPN, letí pilot podél "malého svahu" od letiště na západní okraj osady Bílý Kámen a dále na obec Licoměřice - rybník v pásmu stoupání tak, aby nebyl zanášen za svah. Jestliže variometr ukazuje stabilně stoupání nebo alespoň nulu, může pilot v letu pokračovat dále a má-li kluzák v prostoru otočného bodu 1) minimálně 660 m (2.165 ft) AMSL, což je 279 m (915 ft) AAL LKPN, naváže tečnou na zatáčku tohoto otočného bodu na svahový prostor.

**7.2.** Jestliže pilot nemá předpoklad, že dosáhne této výšky před příletem k otočnému bodu 1), včas let přeruší zatáčkou o 180° od svahu a zahájí přibližovací manévr podle bodu 6. této směrnice. Pro tento případ musí mít pilot promyšlenou svoji činnost již před startem, stejně tak musí znát nouzové plochy a během letu ke svahu si jejich stav a polohu stále ověřovat.

**8. Podmínky pro zahájení svahového létání**

**8.1.** Směr větru 230 - 270o, síla větru minimálně 6 m/s (12 kt).

 Zhorší-li se tyto podmínky, služba Podhořany RADIO okamžitě informuje piloty o změně podmínek.

**8.2.** Při zhoršení povětrnostních podmínek, kdy je třeba očekávat hromadný návrat kluzáků ze svahu, přeruší služba Podhořany RADIO ostatní provoz, uvolní provozní plochu a aktivuje pohotovostní službu k úklidu přistávajících kluzáků.

**9. Podmínky pro účast pilotů na svahovém létání**

**9.1.** Pilot, který zamýšlí provést let v předmětném vzdušném prostoru, je povinen se s touto směrnicí předem seznámit a v zájmu bezpečnosti směrnici respektovat. Pro méně zkušené piloty se doporučuje výcvikový let s instruktorem nad svahem v trvání alespoň 15 minut. O seznámení s touto směrnicí a letu nad svahem s instruktorem se doporučuje provést zápis do Zápisníku letů. Pilotní žáci mohou létat samostatně nad svahem při plnění úlohy 15b Osnovy dle PART FCL. Požaduje se zapnutý funkční FLARM nebo OGN Tracker na palubě, možnost zapůjčení u služby Podhořany RADIO.

**10. Podmínky pro účast pilotů jiných aeroklubů**

**10.1.** Splnění podmínek dle bodu 9.1.

**10.2.** Při přímém příletu z jiného AK aerovlekem je nutná předchozí telefonická domluva se službou Podhořany RADIO a získání povolení služby ŘLP Čáslav, případně Pardubice ke vstupu do MCTR podle směru příletu. Nejsou-li aktivovány prostory TRA GA - LKPN/služba Podhořany RADIO není aktivována, je nutná předchozí telefonická domluva s osobou uvedenou ve VFR-AD LKPN pro ověření provozuschopnosti pohybových ploch. Je vždy vhodnější informovat letiště Podhořany o úmyslu letové aktivity den před samotným letem.

**10.3.** Povinností pilota při příletu do zóny ATZ (TRA GA) LKPN je ohlásit imatrikulaci, typ kluzáku, posádku, aeroklub a telefonní kontakt. Služba Podhořany RADIO předá posádce aktuální informace pro létání na svahu. TRA GA LKPN jsou oblastí s povinným rádiovým spojením (RMZ) se službou Podhořany RADIO.

**11. Závěrečná ustanovení**

**11.1.** Vydáním této směrnice pozbývá platnost "Směrnice pro létání na svahu letiště Podhořany - Železné hory" ze dne 1. 8. 2022.

**11.2.** Při dodržení této směrnice, předpisu L2 a "Směrnice pro létání závěsných a padákových kluzáků na svahu Železné hory" je možný i souběžný provoz kluzáků, závěsných kluzáků a padákových kluzáků.

V Podhořanech 1. 2. 2024

Vypracoval: Milan Švorc